



ASPECTOS DE DERECHO INTERNACIONAL MARITIMO EN EL TRATADO SOBRE EL RIO DE LA PLATA

Ernesto J. REY CARO

Siguiendo con una acertada política internacional, conducente a solucionar los problemas de límites que aún se encontraban pendientes con los países vecinos y que durante decenios perturbaran periódicamente las fraternales relaciones entre los hermanos del continente, los Presidentes de la República Argentina y la República Oriental del Uruguay, suscribieron, e 19 de noviembre de 1973, un importantísimo acuerdo conocido como «Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo».

El convenio, que entró en vigencia después del canje de los instrumentos de ratificación realizado en febrero de 1974, tiende a poner fin al secular problema de la determinación de los límites fluviales y marítimos de esta privilegiada vía de comunicación cuyo «status» jurídico originó interesantes polémicas doctrinarias. Conocida en la circunstancia de que renombrados internacionalistas del viejo continente pretendieron atribuirle una condición legal que implicaba la negación de los legítimos derechos de los Estados ribereños.

Se ha asignado a este río la calidad de «mar», «golfo», «bahía» o «estuario», provocando con ello una gran confusión y desnaturalizando su verdadera naturaleza jurídica. La Gran Bretaña, que en el siglo pasado había reconocido la soberanía argentina en el río, sostuvo la tesis opuesta con motivo de un incidente en el que se vio envuelto un súbdito británico que conducía una embarcación en las proximidades de las costas de la República Oriental del Uruguay y que fuera detenido por las autoridades orientales, hecho este acaecido en el año 1908. En la nota de protesta, el Gobierno inglés adujo que el Río de la Plata constituía una bahía o estuario y que por ello sólo les correspondía a los Estados ribereños fijar hasta una distancia de tres millas de extensión de sus respectivos mares territoriales y que más allá del límite externo de las aguas terri-



toriales, debía ser considerado como alta mar, siendo libre su navegación. Esta tesis fue recogida por algunos tratadistas europeos¹.

El jurista argentino Luis María Drago, sostuvo en un voto en disidencia como juez árbitro de la Corte Permanente de Arbitraje de La Haya, llamada a entender en el asunto de las Pesquerías del Atlántico Norte, en el año 1910, la tesis de las «bahías históricas», aplicable al Río de la Plata. Otros internacionalistas argentinos, con abundante fundamentación histórica y científica han reivindicado la verdadera tesis en torno al «status» jurídico del Río de la Plata, llevando a su justa dimensión el alcance de los derechos de los Estados ribereños del río².

No es propósito de este trabajo, realizar un estudio de su extenso articulado ni tampoco entrar en un examen crítico de las ventajas e inconvenientes que para ambos países importa la sistemática del tratado, el que por otra parte, ya ha merecido interesantes comentarios³. Consideraremos de este instrumento solamente algunas de sus disposiciones, referidas específicamente a lo que el mismo acuerdo llama «territorio marítimo» de los Estados parte y que tienen una inapreciable importancia para la determinación de la verdadera naturaleza de los derechos ejercidos particularmente por la República Argentina, en su mar adyacente.

I) EL FRENTE MARÍTIMO DEL RÍO DE LA PLATA

El límite exterior del río está determinado por la línea recta imaginaria que une Punta del Este en la República Oriental del Uruguay, con Punta Rasa del Cabo San Antonio en Argentina (art. 1). En este aspecto, el tratado no hace sino reiterar el principio establecido en la «Declaración Conjunta sobre el Límite Exterior del Río de la Plata», del 30 de enero de 1961.

Como se advierte, esta «línea recta imaginaria» constituye la línea de base, en la desembocadura del Río de la Plata, para la medición de la anchura del mar territorial de ambos países. Aquella declaración conjunta, que concretaba el propósito de establecer en forma definitiva el límite exterior del Río de la Plata a todos los efectos previstos en el

1. COLOMBOS, J. *Derecho Internacional Marítimo*, Trad. de Ascárraga, Madrid, 1961, p. 171; FAUCHILLE. *Traité de Droit International Public*, Paris, 1925, T. I, 2.ª parte, p. 400; GIDEL, G. *Le Droit International de la Mer*, Paris, 1934, T. III, página 619.

2. RUIZ MORENO, I. *Los problemas del Río de la Plata*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1971, pp. 21-47; BARBERIS Y PIGRETTI *Régimen jurídico del Río de la Plata*, Buenos Aires, 1969, pp. 26-36; SABATÉ LICHTSCHIEIN, D. *El problema jurídico del Río de la Plata*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1965, pp. 11 y ss.; PODESTÁ COSTA, L. *Derecho Internacional Público*, Buenos Aires, 1955, T. I, p. 250.

3. RIZZO ROMANO, A. «El estatuto jurídico del río de la Plata», en *La Ley*, N.º 249, 27 de diciembre de 1973; GREÑO VELASCO, J. «Argentina-Uruguay: punto final a una larga controversia», en *Revista de Política Internacional*, Madrid, marzo-abril 1974, pp. 43-72.

Derecho internacional, fue fundada en lo dispuesto por el art. 13 de la Convención sobre Mar Territorial y Zona Contigua, suscripta en Ginebra, en 1958⁴.

Durante las sesiones de la Conferencia de Ginebra, tanto en Comisión como en los Plenarios, la materia regulada por el art. 13 fue ampliamente debatida y controvertida. En el proyecto de la CDI, el dispositivo contaba de dos numerales, el primero establecía que si un río desembocaba en el mar sin formar un estuario, el mar territorial se mediría a partir de una línea trazada de un extremo a otro de su desembocadura, y el numeral dos prescribía que si un río desembocaba en el mar a través de un estuario que tuviera un sólo estado ribereño, se aplicarían las disposiciones del art. 7.º de la Convención, referido a las bahías⁵.

De acuerdo con el texto del proyecto de la CDI, se establecía una distinción en el régimen jurídico aplicable a las aguas de un río basado en el hecho físico de que el río desembocara en el mar formando o no un estuario. En este segundo caso, las aguas fluviales eran consideradas «aguas interiores», prescindiendo del hecho de que hubiera uno o más ribereños. Si el río formaba un estuario y pertenecía a un sólo ribereño, se le aplicaba el régimen de las bahías, pero nada se decía cuando había más de un ribereño.

La doctrina dominante en la época, y a la cual parecía haberse adherido la CDI, sostenía que cuando una bahía pertenecía a más de un Estado no correspondía, aun cuando se reunieran los otros requisitos

4. Esta cita de la Convención ha sido criticada por Barberis y Pigretti, en razón de que ni la República Argentina ni Uruguay ratificaron las cuatro convenciones de Ginebra, además de que existen discrepancias entre las versiones española y francesa del texto del mencionado artículo (Op. cit., p. 31).

5. Doc. Oficiales de la Conferencia de Ginebra, 1958, Vol. III, p. 206. El art. 7 de la Convención de Ginebra sobre Mar Territorial y Zona Contigua, establece: «1. Este artículo se refiere únicamente a las bahías cuyas costas pertenecen a un solo Estado. 2. A los efectos de estos artículos, una bahía es toda acotadura bien determinada, cuya penetración tierra adentro, en relación con la anchura de su boca, es tal que contiene aguas cercadas por la costa y constituye algo más que una simple inflexión de la costa. La escotadura no se considerará, sin embargo, como una bahía si su superficie no es igual o superior a la de un semicírculo que tenga de diámetro la boca de dicha escotadura. 3. Para los efectos de su medición, la superficie de una escotadura es la comprendida entre la línea de bajamar que sigue la costa de la escotadura y una línea que une las líneas de bajamar en sus puntos naturales de entrada. Cuando debido a la existencia de islas, una escotadura tenga más de una entrada, el semicírculo se trazará tomando como diámetro la suma de las líneas que cierran todas las entradas. La superficie de las islas situadas dentro de una escotadura quedará comprendida en la superficie total de ésta, como si formara parte de ella. 4. Si la distancia entre las líneas de bajamar de los puntos naturales de entrada de una bahía no excede de 24 millas, se podrá trazar una línea de demarcación entre las dos fajas de la bajamar, y las aguas que queden encerradas serán consideradas como aguas interiores. 5. Cuando la distancia entre las fajas de bajamar en los puntos naturales de entrada de una bahía exceda de 24 millas, se podrá trazar dentro de la bahía una línea de base recta de 24 millas, de manera que encierre la mayor superficie de agua que sea posible encerrar con una línea de esa longitud. 6. Las disposiciones anteriores no se aplicarán a las bahías llamadas «históricas», ni tampoco en los casos en que sea aplicable el sistema de las líneas de base rectas establecido en el artículo 4».



establecidos en el art. 7.º citado, el trazado de una línea demarcatoria entre las dos fajas de la bajamar y otorgar a las aguas encerradas el carácter de «interiores». Con esto, se decía, se evitaba que cualquiera de los ribereños de la bahía, fundándose en el carácter de «aguas interiores», pusiera trabas al pasaje de buques u obstaculizara las comunicaciones marítimas con los otros ribereños⁶.

La delegación de la República Argentina, teniendo en consideración las divergencias suscitadas en derredor de la particular situación del Río de la Plata, presentó en la Primera Comisión un proyecto de enmiendas que tendía a eliminar del art. 7.º del proyecto de la CDI, la expresión «que tiene un sólo Estado ribereño» y la sustitución del numeral 2 del art. 13, por el siguiente texto: «Si un río desemboca en el mar a través de un estuario, se aplicará lo dispuesto por el artículo 7, en la parte considerada como estuario»⁷.

Partiendo de la hipótesis de que el Río de la Plata pudiera ser considerado en todo o en parte como un «estuario», como lo sostiene cierta corriente de opinión y de que no pudiera invocarse la tesis de «derechos históricos» de los Estados ribereños, el sistema y el propósito de las enmiendas argentinas al proyecto de la CDI, según el jurista uruguayo Alvaro Alvarez, llevaba a la siguiente situación⁸:

En primer lugar, de acuerdo con la segunda parte del art. 13 del proyecto, de ser el Río de la Plata un río que desembocara en el mar a través de un estuario, debía aplicarse en la parte considerada como estuario, las normas del art. 7, relativas a las bahías.

En segundo lugar, como tanto el proyecto de la CDI como el texto definitivo de la Convención, se referían únicamente a las bahías cuyas costas pertenecieran a un solo Estado, las enmiendas argentinas tendían a suprimir tal limitación, de forma que las normas sobre las bahías se aplicaran a los estuarios cuyas costas pertenecieran a uno o varios Estados, lo que influía, dentro de la hipótesis en estudio, al Río de la Plata.

Por otra parte, la aplicación de estas normas al Río de la Plata requería un acuerdo respecto a la línea de terminación del río y el comienzo del estuario, además de la variante que surgía según se tomara

6. GIDEL, G. Op. cit., pp. 595-596.

7. Cf. ALVAREZ, A. *Los nuevos principios del Derecho del Mar*, Montevideo, 1969, p. 184. La propuesta de enmiendas también comprendía el texto del art. 9 del proyecto de la CDI. Este había sido concebido en los siguientes términos: «Las radas utilizadas normalmente para carga, descarga y fondeadero de buques, que de otro modo estarían situadas en todo o en parte fuera del trazado general del límite exterior del mar territorial, estarán comprendidos en el mar territorial. El Estado ribereño ha de dar publicidad en forma adecuada a la delimitación de esas radas». La propuesta argentina, reemplazaba el texto de la CDI por el siguiente: «Los canales balizados que sirvan de acceso a los puertos, y las radas utilizadas normalmente para la carga, descarga y fondeadero de buques que, de otro modo, estarían situados en todo o en parte fuera del trazado general del límite exterior del mar territorial, estarán comprendidos en el mar territorial. El Estado ribereño ha de dar publicidad en forma adecuada a la delimitación de esas zonas». En la Convención se consagrará otro texto.

8. Op. cit., p. 185.



el principio de las «quince millas» que sostenía el proyecto de la CDI o el de «veinticuatro millas», que estableció en definitiva la Convención.

En conclusión, el sistema del proyecto de la CDI y de la Convención, en la hipótesis del «estuario», convertía al río en una amplia zona marítima enclavada entre los mares territoriales de los Estados ribereños y sometida a los principios aplicables a la zona de alta mar.

El texto definitivo del art. 13 de la Convención de Ginebra sobre Mar Territorial y Zona Contigua, quedó redactado en la siguiente forma: «Si un río desemboca directamente en el mar, la línea de base será la línea trazada a través de su desembocadura entre los puntos de la línea de bajamar en las orillas». En la versión francesa, la palabra «directamente», ha sido reemplazada por la frase «sans former d'estuaire».

Todas estas alternativas explican la transcendencia internacional de la Declaración Conjunta Argentino-Uruguay del 30 de enero de 1961 y del Protocolo del Río de la Plata, del 14 de enero de 1964. Debe recordarse también, que en esa época todavía no habían dado a luz las reivindicaciones de soberanía sobre el mar territorial hasta la distancia de las 200 millas efectuadas por la República Argentina y la República Oriental del Uruguay, años después. En la República Argentina, todavía se hallaba vigente el art. 2340 del Código Civil, con la redacción anterior a la reforma de 1967.

La citada Declaración Conjunta, originó numerosas protestas y reclamaciones ante los gobiernos de ambos países por parte de la Gran Bretaña, los Estados Unidos, Francia, Holanda e Italia⁹. Las protestas de la Gran Bretaña y los Estados Unidos, sustentaron la tesis del Río de la Plata como «estuario», reconociendo solamente el derecho de los ribereños a determinar el mar territorial adyacente a las costas de cada uno de ellos, siendo el resto «mar abierto». La primera desconoce también la tesis de las «bahías históricas» como aplicable al Plata y ambas notas realizan consideraciones sobre los dispositivos de la Convención de Ginebra anteriormente consideradas, de la cual los países ribereños no son parte.

La nota holandesa, consideraba al Río de la Plata como una «bahía», calificando la Declaración Conjunta como un instrumento contrario al Derecho internacional. Italia afirmaba que el Plata no era un río, sino un «estuario», por el que el Paraná y el Uruguay se comunican directamente con el mar y, de la misma forma que la reclamación francesa, invoca el texto francés del art. 13 de la Convención de Ginebra sobre Mar Territorial y Zona Contigua, que, como señalaremos, no coincide con la versión española¹⁰.

El primer dispositivo del Tratado del Río de la Plata y su frente

9. Cf. «Documentos, reservas y textos de tratados y acuerdos internacionales del año 1961», en *Estrategia*, Publicación del Instituto Argentino de Estudios Estratégicos y de las Relaciones Internacionales, Buenos Aires, 1969, N.º 1, pp. 99-102; Anuario Uruguayo de Derecho Internacional, Vol. II, 1963, pp. 357 y ss.

10. BARBERIS y PIGRETTI realizan un completo análisis crítico de las notas de protesta y sus contestaciones (Op. cit., pp. 31-36).



marítimo, en consecuencia, reafirma la tesis auténtica en cuanto a la naturaleza de esta corriente fluvial.

II) EL LÍMITE LATERAL MARÍTIMO Y DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL

Fijado el límite fluvial exterior, el Tratado establece en el art. 70 el límite lateral marítimo y el de la plataforma continental entre ambos Estados. El mismo, según este precepto, está definido «por la línea de equidistancia determinada por el método de costas adyacentes, que parte del punto medio de la línea de base constituida por la recta imaginaria que une Punta del Este (República Oriental del Uruguay) con Punta Rasa del Cabo San Antonio (República Argentina)».

Se advierte que para la determinación lateral de la zona marítima y de la plataforma continental se ha adoptado el mismo sistema. Consideraremos algunos antecedentes sobre estas cuestiones de límites.

En lo que hace a la determinación del límite lateral de los mares territoriales de Estados adyacentes, en la doctrina se han propuesto diversos sistemas:

a) Prolongación de la frontera terrestre hasta el límite exterior del mar territorial. Este sistema no presentaría muchos inconvenientes tratándose de una costa sin mayores accidentes y que siguiera una dirección resta o casi recta. No sucedería lo mismo si la frontera terrestre corta la frontera en ángulo agudo, porque la aplicación del sistema llevaría a resultados discutibles. Tal es el caso de la aplicación de este método a la delimitación de los mares territoriales entre Uruguay y Brasil en la costa atlántica.

b) Trazado de una línea perpendicular a la costa en un punto en que la frontera terrestre llega al mar. Se ha cuestionado la aplicabilidad de este método cuando la costa presenta una curva en la proximidad de ese punto en razón de que la línea perpendicular podría encontrar la costa en otro punto.

c) El paralelo geográfico que pasa por el punto en que la frontera encuentra la costa. Este procedimiento sólo es aplicable en determinados casos, careciendo de generalidad.

d) Trazado de una línea perpendicular a la dirección general de la costa. Este criterio fue recogido por la sentencia arbitral de 23 de octubre de 1909, que puso fin al litigio de límites entre Noruega y Suecia. Se ha señalado que muchas veces resulta imposible establecer «la dirección general de la costa» y que el resultado depende en gran medida de la escala de la carta utilizada y de la porción de la costa que haya de servir para determinar esa dirección.

e) La línea media, trazada según el principio de la equidistancia de una y otra costa desde el lugar donde termina la frontera.

Este último sistema ha sido considerado por los expertos como el



que mejor satisface una solución adecuada para los Estados limítrofes, ya que permite tener en cuenta el trazado de la costa, tratándose de costas sinuosas o irregulares.

La Comisión de Derecho Internacional, en el proyecto presentado en la Conferencia de Ginebra sobre el Derecho del Mar, de 1958, trató en diferentes dispositivos la cuestión de delimitación del mar territorial entre costas situadas frente a frente y la delimitación de los mares territoriales de dos Estados limítrofes. En el segundo de los casos —que es el que interesa a los efectos de nuestro estudio—, el art. 14 del proyecto dejaba en primera instancia librado al acuerdo de las partes interesadas la determinación del límite y subsidiariamente y de no mediar circunstancias especiales que justificaran otra delimitación, proponía que ésta se efectuara mediante la aplicación del principio «de la equidistancia de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de cada uno de los países»¹¹.

La CDI dejó sentado en su comentario, las dificultades con que se tropezaba en esta materia, provenientes de la ausencia de soluciones convencionales uniformes o de normas consuetudinarias generales, a lo que debía agregarse las características geográficas particulares que registran los contornos continentales y la diversidad de anchuras reclamadas por los Estados.

La propuesta de la CDI sobre la materia en examen fue ampliamente debatida. Yugoslavia propuso la supresión de la mención de las «circunstancias especiales», sosteniendo que la concesión de un derecho a establecer una línea de delimitación indeterminada diferente de la línea media, provocaría confusiones y alentaría a los Estados a invocar circunstancias especiales fundadas en razones de exclusiva conveniencia¹². El representante del Reino Unido, por el contrario, señalaba la posibilidad de efectiva existencia de circunstancias especiales que por razones de equidad o por la particular configuración de una determinada costa, dificultaría la aceptación de la línea media exacta como línea real de demarcación entre dos mares territoriales¹³.

Finalmente, a propuesta de Noruega, las normas del art. 12 del proyecto de la CDI —referidas a la delimitación de los mares territoriales entre costas situadas frente a frente—, fueron unificadas con las del art. 14 antes comentado, dando origen a un dispositivo único, que actualmente constituye el art. 12 de la Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, concebido en los siguientes términos:

«1. Cuando las costas de dos Estados se hallen situadas frente a frente o sean adyacentes, ninguno de dichos Estados tendrá derecho, salvo mutuo acuerdo en contrario, a extender su mar territorial más allá de una línea media determinada de forma tal que todos sus puntos

11. *Documentos Oficiales de la Conferencia de Ginebra de 1958*, Vol. III, página 206.

12. *Ibidem*, p. 185.

13. *Ibidem*, p. 188.



sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de cada uno de esos Estados. No obstante, la disposición de este párrafo no será aplicable cuando, por la existencia de derechos históricos o por otras circunstancias especiales, sea necesario delimitar el mar territorial de ambos Estados en otra forma.

2. La línea de demarcación de los mares territoriales entre dos Estados, cuyas costas estén situadas frente a frente o sean adyacentes, será marcada en las cartas a gran escala, reconocidas oficialmente por los Estados ribereños».

Desde nuestro punto de vista, creemos que no fue muy feliz la unificación de los dos supuestos contemplados en el mencionado artículo, ya que la delimitación de los mares territoriales de dos estados limítrofes no presenta las mismas características que la determinación de los límites de las aguas territoriales de los Estados cuyas costas se encuentran frente a frente. Las soluciones posibles varían en uno y otro caso.

El art. 70 del Tratado sobre el Río de la Plata recepta la solución prescripta en la Convención de Ginebra, aunque en este caso concreto no favorece los intereses argentinos. En efecto, como señala Rizzo Romano, el sistema del art. 70 del Tratado priva a la República Argentina de una amplísima zona marítima estimada en aproximadamente 78.000 kilómetros cuadrados. Según este jurista, desde que Brasil extendió su soberanía sobre el mar adyacente hasta las doscientas millas marinas por el Decreto-ley 1098 del 25 de marzo de 1970, sus peritos advirtieron que una línea similar a la adoptada en el Tratado en consideración a la altura del arroyo Chui —límite austral con el Uruguay—, otorgaba a Brasil mayor superficie marítima que la horizontal del paralelo que atraviesa dicho arroyo y que si la República Oriental del Uruguay aceptaba el sistema más ventajoso para Brasil en su frontera septentrional y se avenía en la delimitación con nuestro país a la aplicación del sistema de arco de paralelo, el mar territorial uruguayo se vería reducido notablemente. De ahí que la República Argentina resulte la única perjudicada¹⁴. No se daban acaso las excepciones establecidas en la última parte del párrafo primero del art. 12 de la Convención de Ginebra sobre Mar Territorial y Zona Contigua? ¿No se otorgaba acaso al Uruguay una zona marítima que en su mayor extensión había sido tradicionalmente argentina? ¿No hubiera sido más justo atribuir a esta zona en cuestión un «status» jurídico especial y haber establecido un condominio, o haberla distribuido en forma equitativa? Sin embargo, la oportunidad señalada para enmendar el tratado no fue aprovechada y actualmente el acuerdo se halla en plena vigencia.

En lo que hace a la delimitación de las plataformas continentales, también el Tratado recepta la solución del art. 6 de la Convención de Ginebra sobre Plataforma Continental, que consagra un sistema seme-

14. Op. cit., pp. 8/9.



jante al de la delimitación de los mares territoriales de estados limítrofes. El párrafo 2 del citado precepto, establece: «Cuando una misma plataforma continental sea adyacente al territorio de dos Estados limítrofes, su delimitación se efectuará por acuerdo entre ellos. A falta de acuerdo, y salvo que circunstancias especiales justifiquen otra delimitación, ésta se efectuará ampliando el principio de la equidistancia de los puntos más próximos de las líneas de base desde donde se mide la extensión del mar territorial de cada Estado».

El proyecto de la CDI, no contenía los términos «de los puntos más próximos», que fueron agregados a propuesta conjunta del Reino Unido y los Países Bajos¹⁵. La mención de las «circunstancias especiales» también fue objetada en los debates de la Conferencia por la delegación de Yugoslavia, por los mismos fundamentos expuestos ya al tratar la cuestión de las límites laterales de los mares territoriales. Las dificultades para dar una solución de carácter general, fueron puestas en evidencia por la delegación de Venezuela al proponer la modificación del párrafo 2 en el sentido de que la delimitación se efectuara «mediante acuerdos entre esos Estados o por otros medios reconocidos por el Derecho Internacional»¹⁶. El representante venezolano señaló en la oportunidad que las situaciones existentes en las diferentes partes del mundo eran demasiado diversas para justificar la aprobación de una regla como la propuesta por la CDI. Además, la misma Comisión —decía—, había señalado en su quinto informe la diversidad de sistemas conocidos, por lo que resultaba más práctico dejar la solución a los Estados afectados que eran al mismo tiempo los más interesados y los mejor informados¹⁷.

Finalmente, el artículo fue aprobado tal como fue transcripto, aunque debe dejarse sentado que tal solución no importaba la recepción convencional de una norma consuetudinaria general. No era la expresión de una práctica universal, sino tan sólo la elección de uno de los tantos sistemas propuestos o aplicados por los Estados; de allí que la propuesta de la CDI fuera de «lege ferenda». Así lo entendió la Corte Internacional de Justicia en el «affaire» de la Plataforma Continental del Mar del Norte, al rechazar la tesis conjunta de Dinamarca y los Países Bajos respecto del alcance del sistema establecido en el art. 6 de la Convención de Ginebra sobre Plataforma Continental. El Alto Tribunal destacó que la noción de equidistancia nunca tuvo entre los miembros de la CDI un carácter apriorístico de «necesidad inherente», habiendo examinado otras posibilidades y que el informe del Comité de Expertos Hidrográficos, emitido en 1953, registra el sistema de la equidistancia como uno de los cuatro métodos posibles. Luego, la Corte señala que el principio de la equidistancia fue propuesto por la CDI con mucha vacilación, a título experimental, más como de «lege ferenda» que de «lege lata» y

15. Cf. ALVAREZ, ALVARO; op. cit., p. 557.

16. *Documentos Oficiales de la Conferencia de Ginebra de 1958*, Vol. VI, páginas 156-157.

17. *Ibidem*, p. 111.



ni siquiera como una regla de Derecho internacional consuetudinario en vía de formación¹⁸.

Este método de la Convención de Ginebra, aplicado a la delimitación de las plataformas submarinas de Argentina y Uruguay, también priva al primero de estos países de una apreciable extensión de plataforma submarina, siendo igualmente válidas las reflexiones que hiciéramos respecto de la aplicación del mismo sistema para la delimitación de las aguas territoriales establecido en el art. 70 del Tratado en consideración.

Las apreciaciones que se han realizado de las Convenciones de Ginebra de 1958 y de los debates de las diversas materias registrados en la Conferencia, han sido determinadas por la circunstancia de que la regla del art. 70 del Tratado parece haberse inspirado en aquellos instrumentos, a pesar de que ambos países, Argentina y Uruguay, si bien firmaron las Convenciones, nunca se constituyeron en partes en las mismas al no haberlas ratificado.

El art. 71 regula la explotación de los yacimientos o depósitos que se extiendan a uno y otro lado del límite lateral marítimo establecido en el dispositivo anterior. La distribución de los recursos se realizará en forma proporcional al volumen que se encuentra en cada una de las jurisdicciones. Implica esta disposición una reafirmación del derecho de los Estados a ejercer su soberanía sobre las riquezas y recursos naturales ubicados dentro de su territorio, pero al mismo tiempo, tratándose de recursos naturales compartidos, se institucionalizan los principios consagrados en Stocolmo, en junio de 1972, y en otras declaraciones de los gobernantes americanos sobre el aprovechamiento de esta clase de recursos¹⁹. En consecuencia, la explotación deberá realizarse sin causar un «perjuicio sensible» y «de acuerdo con las exigencias de un aprovechamiento integral y racional del recurso».

III) RÉGIMEN JURÍDICO DEL MAR TERRITORIAL

El art. 72 del Tratado adquiere gran relevancia para la determinación de la verdadera naturaleza de los derechos ejercidos por los Estados ribereños del Plata sobre su mar adyacente. En efecto, este dispositivo establece:

«Ambas partes garantizan la libertad de navegación y sobrevuelo en los mares bajo sus respectivas jurisdicciones más allá de las doce millas marinas medidas desde las correspondientes líneas de base y en la desembocadura del Río de la Plata a partir de su límite exterior, sin

18. C.I.J., Recueil 1969, pp. 31-38. Cf. nuestro trabajo «La costumbre internacional y el fallo de la Corte Internacional de Justicia en el caso de la Plataforma Continental», en *Revista de Derecho Internacional y Ciencias Diplomáticas*, U. N. de Rosario, año XX, 1971, N.º 39/40, pp. 87-88.

19. Cf. Declaraciones Conjuntas Argentino-Brasileñas del 15 de marzo y 2 de octubre de 1972, Declaración Conjunta Argentino-Boliviana, del 15 de noviembre de 1973.



otras restricciones que las derivadas del ejercicio, por cada Parte, de sus potestades en materia de exploración, conservación y explotación de recursos; protección y preservación del medio; investigación científica y construcción y emplazamiento de instalaciones y las referidas en el artículo 86».

La mecánica del art. 72 del Tratado guarda estricta coherencia con la legislación uruguaya en materia de dominio marítimo. El Decreto del Poder Ejecutivo de la República Oriental del Uruguay, del 3 de diciembre de 1969²⁰, extendió la soberanía de este país más allá del territorio continental y sus aguas interiores a una zona del mar territorial de 200 millas marinas (art. 1), soberanía que se extiende sobre el espacio aéreo situado sobre dicha zona de mar, como así también su lecho y subsuelo (art. 2).

La originalidad de la legislación oriental consiste en haber distinguido, dentro del concepto de mar territorial, dos zonas sometidas a diversos regímenes jurídicos. La primera de ellas es la comprendida entre la línea de base y las doce millas marinas, reconociéndose en ella solamente el derecho de paso inocente en favor de buques de bandera extranjera. En la segunda zona, comprendida entre las doce y las doscientas millas marinas, se consagra la libertad de navegación y aeronavegación. El art. 3 de la ley 13.833 del 29 de diciembre de 1960, que declara de interés nacional la explotación, la preservación y el estudio de las riquezas del mar uruguayo, establece la misma distinción de regímenes jurídicos en las dos zonas ya consideradas. En otros trabajos hemos dado nuestra opinión sobre el régimen uruguayo en materia de dominio marítimo²¹.

En lo que hace a la legislación argentina, la norma del art. 72 del Tratado reviste gran importancia por cuanto viene a llenar por esta particular vía convencional, un vacío creado por un ordenamiento nacional no muy coherente y confuso. Consideremos algunos antecedentes.

En la evolución del régimen legal del dominio marítimo de la República Argentina es posible distinguir dos períodos. El primero se extiende desde la sanción del Código Civil, en 1869, hasta la promulgación de la Ley 17.094, de 29 de diciembre de 1966; el segundo, desde este instrumento legal hasta nuestros días.

Siguiendo la tendencia predominante en la época en cuanto a la extensión del mar territorial, el Código Civil argentino incorporó una norma similar a la contenida en el art. 593 del Código Civil de Chile. En efecto, el art. 2340, estableció entre los bienes públicos del Estado general o de los Estados particulares «Los mares adyacentes al territorio de la República hasta la distancia de una legua marina, medida desde la línea de la más baja marea; pero el derecho de policía para objetos

20. V. texto en Diario Oficial del 30 de marzo de 1970.

21. Cf. REY CARO, E. «Paso inocente y libertad de navegación en el ordenamiento jurídico del mar territorial de algunos Estados americanos», en *La Ley*, Año XXXVI, N.º 203, p. 8; «Diversidad conceptual del mar territorial», Rosario, 1973, pp. 7-8.



concernientes a la seguridad del país y la observancia de las leyes fiscales, se extiende hasta la distancia de cuatro leguas marinas medidas de la misma manera». En consecuencia, el sistema originario consagró la extensión de tres millas marinas para el mar territorial y de doce millas para el límite exterior de la zona contigua.

Las primeras modificaciones sobrevendrían poco tiempo después. El art. 12 del Tratado de Derecho Penal Internacional, firmado en Montevideo el 23 de enero de 1889 extendió, a los efectos del ejercicio de la jurisdicción penal las «aguas territoriales» de los Estados partes hasta la distancia de cinco millas marinas, medidas desde la costa de tierra firme e islas que forman parte del territorio de cada Estado²².

Posteriormente, el Decreto del Poder Ejecutivo del 18 de septiembre de 1907, que reglamentaba la pesca en los mares adyacentes, extendió a tal efecto el mar territorial hasta la distancia de diez millas marinas, contadas desde la línea de las más bajas aguas alrededor de toda la tierra firme (art. 1). Se advierte la falta de uniformidad en la terminología usada tanto en la determinación del sistema aplicable para la medición de la jurisdicción marítima, como en las expresiones «mares adyacentes», «aguas territoriales» o «mar territorial» insertas en los instrumentos hasta aquí considerados. Esta será la característica de la legislación argentina en la materia, que se mantendrá aún hasta la actualidad.

En 1946, el Gobierno argentino dictó el Decreto 14.708, del 9 de octubre, por el que se reivindicó la «plataforma continental» o «zócalo continental» argentino y que alcanzaba también al llamado «mar epicontinental». Este acto legislativo, que sobrepasaba en la extensión de los derechos reclamados a las declaraciones anteriores del presidente Truman y del Gobierno mexicano, estableció en el art. 2 que tal reivindicación no afectaba la libertad de navegación en la zona cuya soberanía se proclamaba.

La fórmula establecida en este segundo dispositivo del decreto, abriría una amplia polémica sobre la naturaleza jurídica de la zona marítima reivindicada por la República Argentina, llegándose a afirmar por algunos que implicó la extensión del mar territorial hasta el límite exterior de la plataforma submarina. Sin embargo, otros, fundándose en que la libertad de navegación era un derecho inherente al «status» jurídico de la alta mar, consideraron que lo realmente reivindicado había sido una zona de aprovechamiento exclusivo de los recursos vivos de dicho mar, derogando así la legislación de 1907, sobre pesca²³.

En otros trabajos hemos realizado ya un análisis crítico de este instrumento legal, afirmando que de la práctica observada por nuestro país, que de la interpretación otorgada en algunos foros internacionales, que de los fundamentos esgrimidos para sustentar diversos proyectos

22. El tratado sobre la misma materia firmado en Montevideo, el 19 de marzo de 1940, reproduce en el art. 12 el mismo texto.

23. Cr. PUTG, J. C. «La República Argentina y la Segunda Conferencia sobre el Derecho del Mar», en *Estudios de Derecho y Política Internacional*, Buenos Aires, 1970, p. 61.



modificatorios de la legislación argentina en la materia, se desprende que el mencionado Decreto no importó la modificación del art. 2340 del Código Civil, compartiendo la tesis sustentada por Puig²⁴.

La sanción de la ley 17094 constituiría un hito muy importante en la evolución de la legislación marítima de la República Argentina. En efecto, la ley extendió la soberanía argentina sobre el mar adyacente a sus costas hasta la distancia de 200 millas marinas medidas desde la línea de las más bajas mareas, con excepción de los Golfos San Matías, Nuevo y San Jorge, en que se medirá desde la línea que unen los cabos que forman sus bocas (art. 1). En este último aspecto se aplicaban las normas reconocidas para la medición del mar territorial en los golfos y bahías y a las cuales ya se hizo referencia.

El mismo texto legal reivindicó también los derechos argentinos sobre la plataforma continental, adaptando la reclamación al concepto elaborado e incorporado en el art. 1 de la Convención de Ginebra sobre Plataforma Continental, de 1958. El art. 3 de la ley, que consagró la libertad de navegación y de aeronavegación sobre el espacio marítimo reivindicado, constituyó, de la misma forma que el art. 2 del Decreto 14.708/46, que hablaba solamente de libertad de navegación, la fórmula de la discordia.

Nuevamente el dispositivo incorporado a la ley 17.094, originó diversas interpretaciones sobre el «status» jurídico de las aguas marinas cuya soberanía proclamaba esta ley. Parte de la doctrina sostuvo, utilizando los mismos argumentos referentes a la incompatibilidad del concepto de mar territorial con el de libertad de navegación, que lo realmente reivindicado era una zona de aprovechamiento exclusivo de los recursos naturales²⁵.

Sin embargo, de la fundamentación, del espíritu de la ley, de los posteriores actos legislativos: Ley 17.500 (reglamentación de los recursos del mar territorial argentino), Ley 18.502 (jurisdicción marítima de las provincias), Ley 20.136 (reserva exclusiva de la explotación de los recursos vivos de las zonas marítimas bajo soberanía argentina a las embarcaciones de pabellón argentino); de los Decretos 5106/66 y 8802/67 y sus respectivos mensajes; de la práctica argentina posterior se infiere que lo realmente reivindicado por la Ley 17.094 fue una extensión de 200 millas para el mar territorial argentino.

Por otra parte, avala nuestra tesis la situación creada con motivo de la reforma del Código Civil, de 1967. En efecto, la Ley 17.711 modificó, entre otros, el art. 2340 de este cuerpo legal, estableciendo entre los bienes públicos del Estado general o de los Estados particulares: «1.º Los mares territoriales hasta la distancia que determine la

24. Cf. REY CARO, E. «La extensión del mar territorial», en *Revista Jurídica de la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional de Tucumán*, N.º 23, 1972, páginas 169-171.

25. Cf. PUIG, J. C. «La jurisdicción marítima argentina, según la ley 17.094 y los acuerdos con Brasil de 1967», en *Estudios de Derecho y Política Internacional*, Buenos Aires, 1970, pp. 237-238.

legislación especial, independientemente del poder jurisdiccional sobre la zona contigua...». Es indubitable el hecho de que al modificarse este artículo se entendió que la ley 17.094 había legislado sobre el mar territorial, pues de lo contrario llegaríamos al absurdo de que la República Argentina carecería de mar territorial.

Es cierto que tradicionalmente se ha considerado que la libertad de navegación constituye una de las libertades básicas de la alta mar y que ella no podía ser exigida sobre los mares territoriales de los Estados, espacios estos donde la costumbre internacional había consagrado, en beneficio de los demás Estados, el llamado derecho de «paso inocente», «tránsito inocuo» o «tránsito inofensivo».

De allí que muchos publicistas aferrados a la concepción clásica nieguen el carácter de «mar territorial» a la zona marítima reivindicada en la ley 17.094. García Amador, en reiterados trabajos, sostiene que la reclamación argentina guarda concordancia con las modernas proyecciones de «jurisdicción especializada» o «competencias especializadas» y en la misma clasificación incluye a la segunda zona marítima que distingue la legislación uruguaya sobre el mar territorial, es decir aquella que se extiende entre las 12 y las 200 millas marinas y sobre las cuales se ha reconocido la libertad de navegación y de aeronavegación²⁶.

La clasificación que pudiera realizarse de las disposiciones legales de los Estados latinoamericanos referidos al dominio marítimo, partiendo del concepto tradicional, será muy diferente a la que pudiera efectuarse si se considera que el concepto de mar territorial ha adquirido en los últimos años una gran ductilidad, produciéndose una diversidad conceptual²⁷.

Hemos sostenido que el concepto tradicional de mar territorial se ha resquebrajado, quizá por la necesidad de adecuar las reivindicaciones de mayor dominio marítimo realizadas por los Estados con los intereses de la comunidad internacional. Las motivaciones principalmente económicas —explotación exclusiva de los recursos marinos—, que impulsaron las reclamaciones de los Estados latinoamericanos, hacía innecesario mantener la restricción a la libertad de navegación y aeronavegación, restricción implícita en el concepto tradicional de mar territorial. El Estado, titular de la soberanía sobre dicho espacio marítimo y en uso de facultades inherentes, abre la totalidad o parte del mismo a la libre navegación o aeronavegación de los demás integrantes de la comunidad internacional, reservándose los demás derechos o competencias. ¿Es necesario que se infiera de un acto de liberalidad del Estado que reconoce voluntariamente ciertos derechos en favor de los demás Estados sobre su territorio y a cuya concesión no está obligado por el derecho internacional, que se ha producido una modificación sustancial o fundamental

26. Cf. «Latin American and the law of the sea», en A. J. I. L., 1974, N.º 1, pp 40-41; *La jurisdicción especial sobre las pesquerías*, Washington, 1972, p. 64; *América Latina y el derecho del mar*, Washington, 1972, p. 6.

27. Cf. la clasificación de la legislación de los países latinoamericanos realizada en nuestro trabajo «Diversidad conceptual del mar territorial», pp. 2-7.



de la naturaleza jurídica de su dominio territorial? Creemos que como otras instituciones del derecho internacional, las del derecho marítimo han sufrido una profunda evolución; de allí que podamos distinguir «diversos sistemas» en la legislación latinoamericana sobre el mar territorial.

Otros investigadores de la moderna problemática del Derecho del Mar también reconocen que el concepto de mar territorial no puede tomarse hoy como hace varios siglos y que esta institución surge con nuevos perfiles y características sin que por ello pierda su esencia. Así, se sostiene que la legislación argentina recepta el concepto de mar territorial «en sentido moderno, dinámico, evolutivo, que debe, y así lo hace, amalgamar los intereses del Estado costero con los intereses de la comunidad internacional, representados en la libertad de comunicación»²⁸.

La legislación argentina sobre dominio marítimo, a partir de la ley 17.094 y complementarias, dejó al país en una situación muy particular y peligrosa. En efecto, al proclamar el reconocimiento de la libertad de navegación y aeronavegación sobre toda la extensión del mar territorial dejó abierto todo el litoral marítimo a los demás Estados, lo que, por razones elementales de seguridad, resulta absolutamente inadecuado. Por otra parte, no guarda concordancia con la sistemática del Código Aeronáutico Argentino, promulgado por la ley 17.285.

De allí que sostuviéramos la necesidad de rectificar el régimen legal argentino en esta materia y manifestáramos nuestra inclinación por la solución adoptada por Uruguay, que distingue dos zonas sometidas a un régimen jurídico diferenciado²⁹. Sin embargo, la modificación del sistema argentino comenzaría a esbozarse algo tímidamente a través de «declaraciones», medio este al que los gobernantes latinoamericanos han recurrido con gran asiduidad en los últimos años y en las que casi siempre se encuentran referencias expresas a la soberanía de los Estados sobre los mares adyacentes.

En la Declaración Conjunta Argentino-Chilena del 22 de julio de 1971, que anunció el sometimiento de la cuestión del Canal de Beagle y de las Islas Picton, Lennox y Nueva al arbitraje, también se incluyó una referencia al ejercicio de la jurisdicción marítima de los Estados en el sentido de que ambas partes «mantienen en las zonas de su soberanía y jurisdicción marítimas más allá de las doce millas y hasta el límite de las 200 millas, el principio de la libertad de navegación y sobrevuelo para las naves y aeronaves de cualquier pabellón»³⁰.

Al limitar el reconocimiento de la libertad de navegación y aeronavegación al espacio marítimo comprendido entre las 12 y las 200 millas, se desprende que en la zona más próxima a la costa tan sólo rige el

28. PFIRTER DE ARMAS, F. «Argentina y el derecho del mar», en *Revista del Colegio de Abogados*, Rosario, Junio de 1973, pp. 33-38.

29. Cf. «Paso inocente y libertad de navegación...», p. 8.

30. Boletín Informativo del Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Argentina, Año 1, N.º 7, 1971, p. 5.



derecho de «paso inocente», que está implícito en el concepto de mar territorial. Todo reconocimiento de mayores derechos en favor de los demás integrantes de la comunidad internacional sobre su mar territorial, deberá ser efectuado por el Estado en forma expresa.

También se infiere la diferenciación de zonas, de la Declaración Conjunta Argentino-Venezolana, del 1 de marzo de 1972. En el punto 10, luego de reiterar el derecho inherente de los Estados ribereños de explotar y conservar los recursos naturales del mar adyacente a sus costas, expresa «su apoyo al principio de la libertad de navegación y sobrevuelo para naves y aeronaves de cualquier pabellón, con excepción de la zona establecida por el derecho internacional para la seguridad y defensa en las aguas más próximas a la costa del Estado ribereño»³¹.

Prescindiendo de las reflexiones acerca del valor jurídico de estas «declaraciones», que por cierto son instrumentos hábiles para producir efectos internacionales, no hay duda de que el art. 72 del Tratado sobre el Río de la Plata adquiere gran relevancia para la legislación argentina por tratarse de un acto formal convencional.

De lo hasta aquí considerado, se desprende que la legislación argentina en la materia se nutre de variadas fuentes, siendo necesario correlacionar leyes y decretos nacionales, declaraciones y textos convencionales. Este no es un medio adecuado ya que la diversidad de textos, la diferente terminología utilizada y la imprecisión conceptual, induce a la diversidad de interpretaciones. Una correcta técnica legislativa impone la unificación de los textos legales, precisando el alcance de los términos usados. Se evitarán así las dudas sobre la verdadera dimensión de los derechos reclamados sobre la amplia faja marítima adyacente a las costas argentinas.

IV) ZONA DE PESCA

En el Tratado se encuentran normas referidas a la «pesca fluvial» y a la «pesca marítima». La primera de ellas está regulada en el Capítulo X, estableciendo la exclusividad del derecho de pesca de cada uno de los contratantes en la franja costera fijada en el art. 2 del Tratado³²,

31. *Ibidem*, Año 22, N.º 3, 1972, pp. 46-48. Fórmulas semejantes se encuentran en las Declaraciones Conjuntas de Argentina y Perú, de octubre de 1971 y de Argentina y Guatemala, de febrero de 1972.

32. El citado artículo prescribe: «Se establece una franja de jurisdicción exclusiva adyacente a las costas de cada Parte en el Río. Esta franja costera tiene una anchura de siete millas marinas entre el límite exterior del Río y la línea recta imaginaria que une Colonia (República Oriental del Uruguay) con Punta Lara (República Argentina) y desde esta última línea hasta el paralelo de Punta Gorda tiene una anchura de dos millas marinas. Sin embargo, sus límites exteriores harán las inflexiones necesarias para que no sobrepasen los veriles de los canales en las aguas de uso común y para que queden incluidos los canales de acceso a los puertos. Tales límites no se aproximarán a menos de quinientos metros de los veriles de los canales situados en las aguas de uso común ni se alejarán más de quinientos metros de los veriles y la boca de los canales de acceso a los puertos».



reconociéndose mutuamente, fuera de estas franjas, la libertad de pesca para los buques de sus respectivas banderas (art. 53). Se prevé la concertación de un acuerdo especial para regular las actividades pesqueras a los efectos de la conservación y preservación de los recursos vivos (art. 54). Igualmente, se considera la posibilidad de fijar volúmenes máximos para la captura de especies ictícolas (art. 55) y se asegura el intercambio de información sobre esfuerzo de pesca y captura por especie y nómina de buques habilitados para la pesca en las aguas comunes (art. 56).

La pesca marítima ha sido regulada en el Capítulo XVI. El art. 73 distingue entre una zona de doce millas marinas, medidas desde las correspondientes líneas de base costeras en que dicha actividad corresponde con exclusividad a cada una de las partes, y una zona de pesca común. Esta última se extiende desde el límite de la zona exclusiva y se encuentra determinada por dos arcos de circunferencia de doscientas millas marinas de radio, cuyos centros de trazado se encuentran ubicados, respectivamente, en Punta del Este y Punta Rasa del Cabo San Antonio.

El Tratado prevé la distribución «equitativa» proporcional a la riqueza ictícola que aporta cada una de las partes de los volúmenes de captura por especie, imputándose al cupo que corresponde a cada parte el volumen de captura que cada una de ellas autorice a los buques de terceras banderas (art. 74). Los permisos de pesca que otorguen las partes a buques de terceras banderas en sus jurisdicciones marítimas no debe exceder la línea establecida como límite lateral marítimo de sus respectivas jurisdicciones.

La zona común de pesca establecida en el art. 73, en principio ha sido reservada para los buques de bandera de las partes debidamente matriculados, pero se prevé la concesión de autorizaciones a buques de terceras banderas. Estas disposiciones del Tratado del Río de la Plata crean una diversidad normativa en el régimen jurídico del aprovechamiento de los recursos ictícolas en Argentina.

En efecto, según la ley 20.136, que regula la pesca en el mar territorial argentino, los recursos vivos existentes en las zonas marítimas bajo soberanía argentina son propiedad del Estado Nacional y sólo podrán ser explotados por embarcaciones con pabellón argentino y con permiso previo otorgado por la autoridad competente. Esta ley dejó sin efecto el sistema establecido en la ley 17.500 del 25 de octubre de 1967 y el Decreto Reglamentario N.º 8.802 del 22 de noviembre del mismo año. La ley 17.500 distinguía dos zonas en el mar territorial argentino, la primera de ellas que se extendía hasta las doce millas, estaba reservada a las embarcaciones de pabellón nacional, mientras que en la segunda, que se extendía entre las doce y las doscientas millas marinas, la explotación de los recursos podía ser efectuada por naves de pabellón extranjero, previa autorización u otorgamiento de licencias especiales.

Conforme a la sistemática del Tratado, parecería quedar abierta la posibilidad del otorgamiento de permisos de pesca a naves de bandera extranjera en la zona delimitada en el art. 73, modificándose el régimen de la ley 20.136, en lo que hace a esta zona.



Por otra parte, surgen dudas en torno al ámbito marítimo que efectivamente debe ser considerado como zona común de pesca. En efecto, como ésta se extiende «más allá de las doce millas marinas medidas desde las correspondientes líneas de base costeras», nos preguntamos si también deben contarse las doce millas en la línea de base que constituye el límite exterior del Río de la Plata. El texto del art. 73 parecería excluir esta posibilidad.

En el ámbito geográfico de la zona común de pesca, que también ha sido denominada «zona de interés común», las Partes pueden efectuar estudios e investigaciones de carácter exclusivamente científico y se crea una Comisión Técnica Mixta encargada de realizar estudios y adoptar medidas tendentes a la conservación, preservación y explotación de los recursos vivos y la protección del medio marino en la zona anteriormente delimitada (arts. 79 y 80). Estos preceptos constituyen una manifestación más del espíritu de cooperación internacional que trasunta el cuerpo normativo del Tratado.

Este breve estudio de ciertos aspectos del Derecho Internacional Marítimo en el Tratado del Río de la Plata permite apreciar, más allá de la importancia que reviste el mismo por haber solucionado problemas que se encontraban pendientes desde los albores de la independencia de ambos países, la trascendencia que inviste en razón de haber introducido normas complementarias de la legislación marítima argentina.